



Socialdepartementet  
Enheten för upphandlingsrätt  
Rickard Falkendal  
103 33 Stockholm

Yttrande  
2012-01-27

Er ref: S2011/10312/RU  
Vår ref: BR2012/003/GH  
Sid. 1 (3)

## **Remissyttrande angående Remiss av delbetänkande "På jakt efter den goda affären" (SOU 2011:73)**

### ***Inledning***

---

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är en intresseorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer.

Delbetänkandet "På jakt efter den goda affären" (SOU 2011:73) utgår helt riktigt från att en översyn av gällande upphandlingsregelverk ska ske utifrån den goda affären. Inom Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik har en enig kollektivtrafikbransch utarbetat gemensamma rekommendationer för avtalsprocessen med avtalsmodeller för den upphandlade kollektivtrafiken. Rekommendationer som syftar till att utveckla de goda affärerna. Precis som utredningen föreslår innebär dessa avtalsrekommendationer att upphandlingar bör uppställa funktionskrav istället för detaljerade upphandlingskrav. Erfarenheterna från upphandlingar inom kollektivtrafiken bör sammanställas och analyseras i syfte att utarbeta vägledningar och utvärderingsmodeller för att förbättra kvaliteten i upphandlingar och öka rättssäkerheten.

### ***Yttrande***

---

Ett av de största problemen med nuvarande regelverk för upphandlingar är överprövningsprocessen i Förvaltningsrätterna och Kammarrätterna. Den genomförda omorganisationen med färre antal förvaltningsrätter har initialt medfört längre handläggningstider samtidigt har antalet överklaganden ökat av genomförda upphandlingar.

Utredningen tar förtjänstfullt upp problemet med den oförutsebara kammarrättspraxisen. BR har i flera sammanhang tagit upp problemet med begränsningarna av prövningstillstånden till endast kammarrätterna. Denna trend inom rättssystemet har primärt tillkommit för att minska utgifterna för domstolsväsendet. Dessa begränsningar gäller inte endast inom upphandlingsområdet utan även exempelvis i den nya kollektivtrafiklagen. Genom att prövningstillstånd endast kan beviljas till Kammarrätten är det uppenbart risk för att det kan uppstå olika praxisbildningen på de sex regionala kammarrätterna. Eftersom flertalet större bussbolag är idag verksamma över hela landet är betydelsen av en nationell enhetlig rättspraxis av största vikt. Den höga

ändringsfrekvensen i Kammarrätterna visar på hur oförutsebar och därmed rättsosäker nuvarande praxisbildning är. Dessutom åsamkar dessa rättssäkerhetsproblem även stora kostnader för trafikföretagen vid överklaganden.

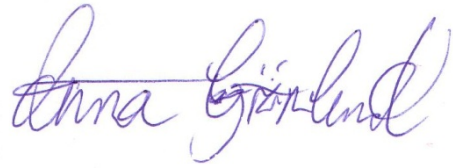
BR föreslår därför att antingen blir Högsta Förvaltningsrätten åter den domstol som utvecklar en nationell enhetlig rättspraxis eller att en av de sex kammarrätterna blir en specialdomstol för ärenden rörande upphandlingar. En sådan ändring borde även gälla för den nya kollektivtrafiklagstiftningen, som också är väsentlig för bussbranschen.

Ett annat centralt problem vid upphandlingar av kollektivtrafik den bristande kompetensen och ojämna kvaliteten. ESO-rapporten "Kollektivtrafik utan styrning" (2011) beskriver att de upphandlade myndigheterna, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, måste bättre utnyttja kunskaperna hos trafikföretagen, vilka är närmast den verksamhet som utförs, och i enlighet med de branschgemensamma modellavtalen som tagits fram inom Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik. Rapporten konstaterar att det saknas uppföljningar av genomförda upphandlingar och vilka konsekvenser dessa haft för trafiken, kostnader, antalet resenärer etc. Detta innebär att upphandlingar utförs utan tillräckliga förhandskunskaper om vilka konsekvenser upphandlingsbesluten kan leda till. Inte heller finns utvärderingsmodeller eller oberoende kontroll och kvalitetsuppföljning, vilket i slutändan kan leda till att ett demokratiskt ansvar kan utkrävas.

Rapportförfattarna föreslår att en nationell professionell beställarorganisation skapas för att öka den regionala och lokala upphandlingskompetensen och därmed utveckla en mer enhetlig upphandlingsstruktur, vilket underlättar för alla de trafikbolag som är verksamma över stort sett hela Sverige. SKL Kommentus är idag en sådan organisation som syftar till att öka upphandlingskompetensen och ta fram utvärderingsmodeller.

Det är därför glädjande att utredningen den goda affären tar upp denna problematik, då den är avgörande för utvecklingen av kollektivtrafiken. Inte minst mot bakgrund av ständigt ökande kostnader för kollektivtrafiken samtidigt som andelen resenärer har stagnerat.

EU-kommissionens förslag till ny upphandlingslagstiftning är intressant då dessa innebär att större upphandlingar ska delas upp så att även mindre företag kan ges möjlighet att delta. Under det senaste året har det genomförts en upphandling som endast bussbolag med tågkompetens har haft möjlighet att lämna anbud till. Detta har begränsat antalet anbudsgivare till endast fyra stora trafikföretag, vilket allvarligt minskat konkurrensen och marknadsdynamiken. Det är därför centralt hur anbud utformas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om konkurrensen ska kunna öka och kostnadseffektiviteten förbättras. Återigen är det positivt att utredningen den goda affären tar upp de mindre bolagens möjlighet att delta i upphandlingar. Alltför ofta är upphandlingskraven för omfattande och dessutom ställs helt irrelevanta krav. Ett exempel är detaljkrav på viss typ av drivmedel på buss istället för funktionskrav, dvs. krav på utsläpp av miljöskadliga ämnen och koldioxid.



Anna Grönlund  
Förbundsdirektör  
Svenska Bussbranschens Riksförbund